



第7号様式 (規程別表第1 第2項第2号ニ関係)

出張報告書

2026年7月3日

尼崎市議会議長 様

会派名 無所属
代表者氏名 やはた: オカン
出張者氏名 やはた: オカン

このたび、出張しましたので、次のとおり報告します。

1 出張期間 2026年6月29日から 2026年6月30日まで

2 結果の概要

用務先 西新宿	報告事項 (この欄には要点を箇条書きにし詳細事項がある場合は別紙添付) 1 「交通空白」と地域交通の役割 ①、② 2 ライドシェアと自動運転の課題 3 交通崩壊の解決策としての地域交通 4 5
添付書類 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	備考

3 届出事項の変更等 なし あり (内容は裏面に記載)

旅費の精算

<input checked="" type="checkbox"/> 精算額は、2026年6月 / 日届け出た額 (39,240 円) と同一額である。 <input type="checkbox"/> 届出事項の変更等により、別途精算する。(精算額は裏面に記載)
--

(裏面)

届出事項の変更等の内容

変更等の事項と理由

支出額	
精算額	
支出 差引額 戻入	

変更前と後の日程

	月	日	日	日	日	日	日
前 発着地							
後							
前 経路							
後							
前 用務先							
後							
前 宿泊先							
後							

出張報告書

尼崎市議会議員 やはたオカン

日時： 令和8年（2026年）6月29日～6月30日

会場： リファレンス西新宿大京ビル

講師： 井原 雄人 氏

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 研究員客員准教授
合同会社ビジュライト共同代表
早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科満期退学。 博士

【概要】

29日 10:00～12:30

「交通空白」と地域公共交通の役割①

29日 13:30～16:00

「交通空白」と地域公共交通の役割②

30日 10:00～12:30

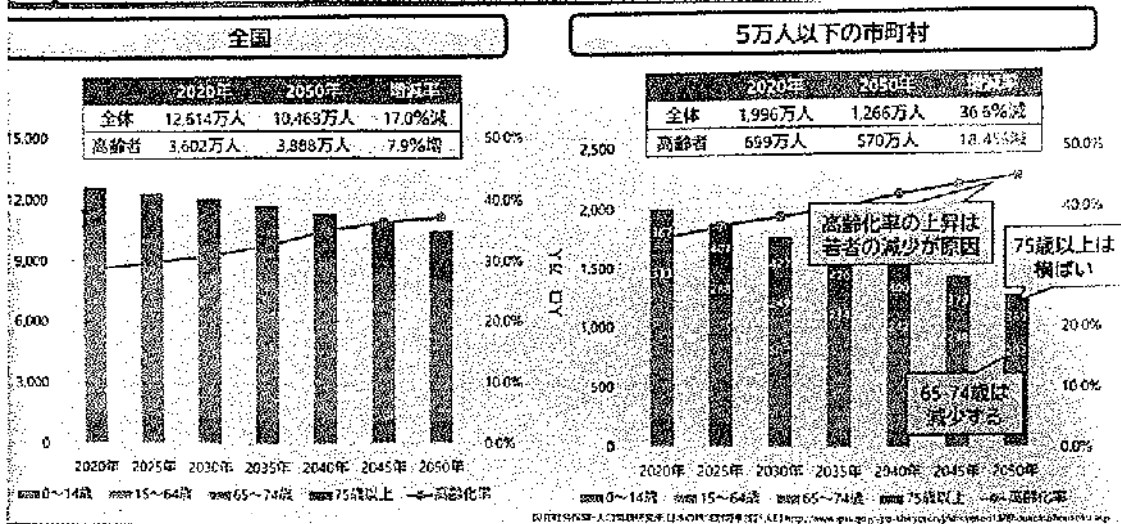
ライドシェアと自動運転の基礎と課題

30日 13:30～16:00

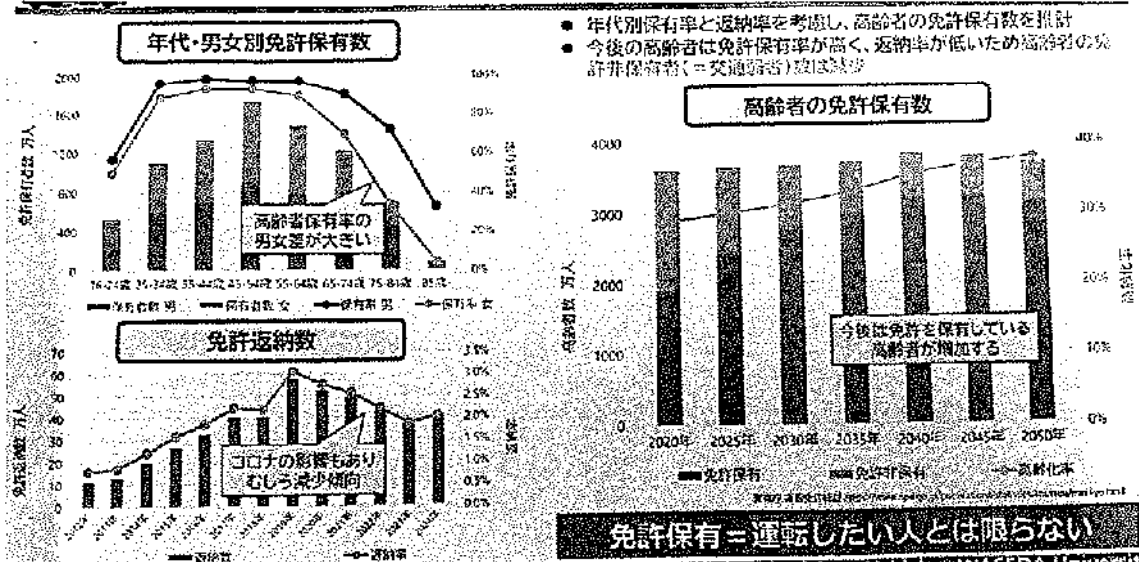
交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資

・地方都市と地域公共交通の現状

地方都市の人口と高齢化の現状



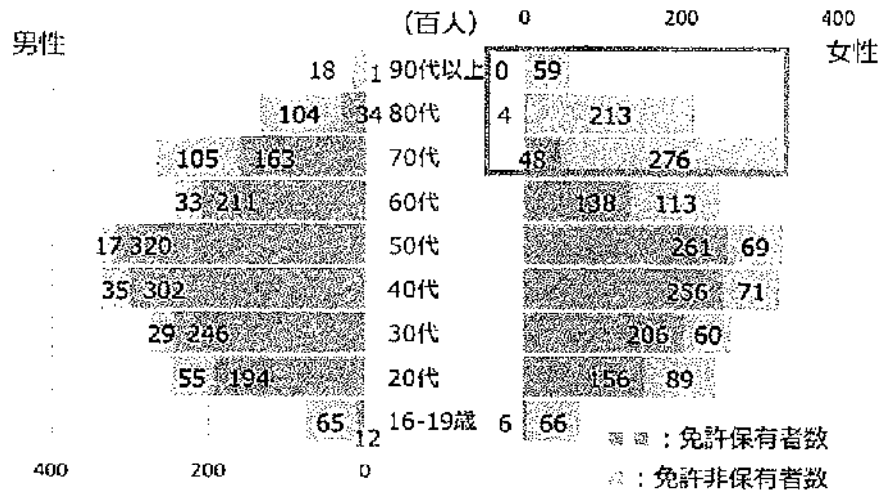
高齢者の免許保有と免許返納



コロナの影響で返納数が減少、免許保有の高齢化率も上がっています。
 では尼崎市の運転免許証保有状況と返納状況や移動手段など尼崎市総合交通計画の中から見えます。

運転免許証保有状況

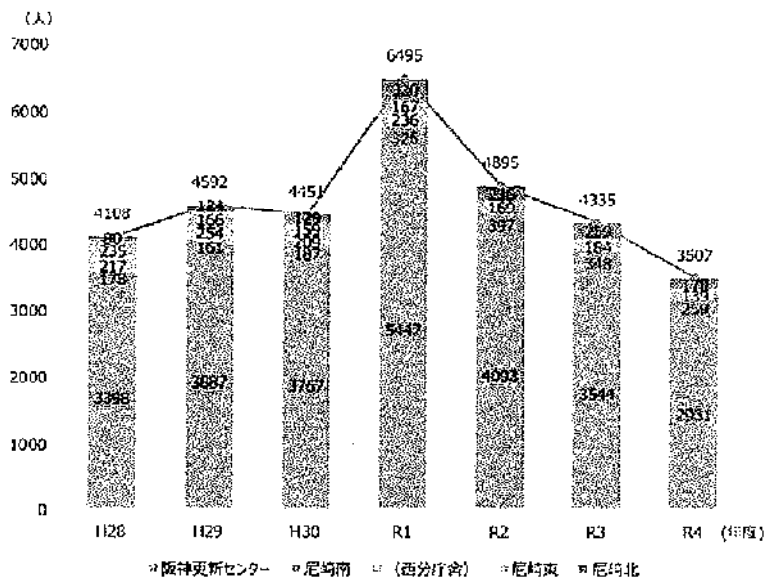
- 性別・年代別の運転免許証保有者数は、高齢層や女性の方が少なく、特に70代以上の女性では、人口に対して非保有者の割合が高い。



出典) 令和4年(2022年)兵庫県警提供資料「運転免許統計」、令和4年(2022年)「尼崎市の人口」
図 1.15 性別・年代別運転免許証保有者数(百単位)

7) 免許返納状況

- 運転免許証の返納者は令和元年までは増加傾向となっていたが、その後は減少し続けている。



※各センターや警察署での返納者であり、尼崎市民とは限らない。

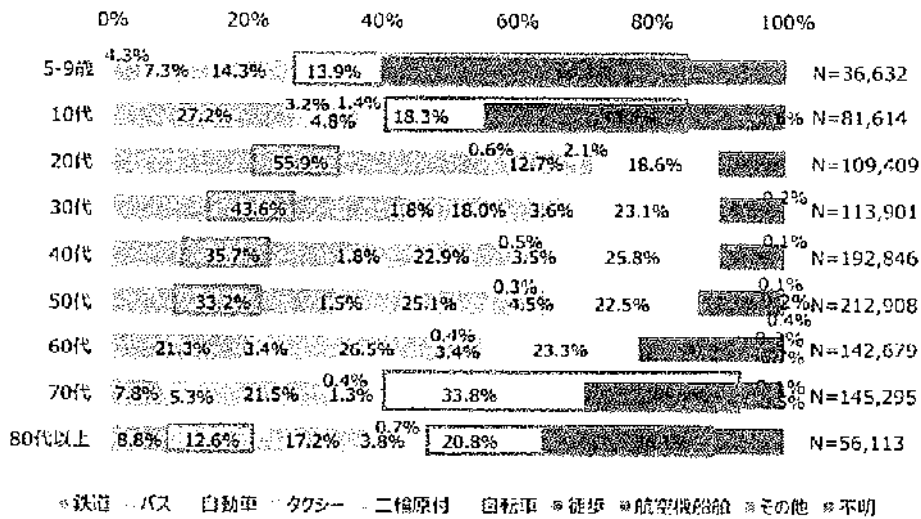
出典) 兵庫県警提供資料「運転免許統計」

図 1.15 運転免許証返納数

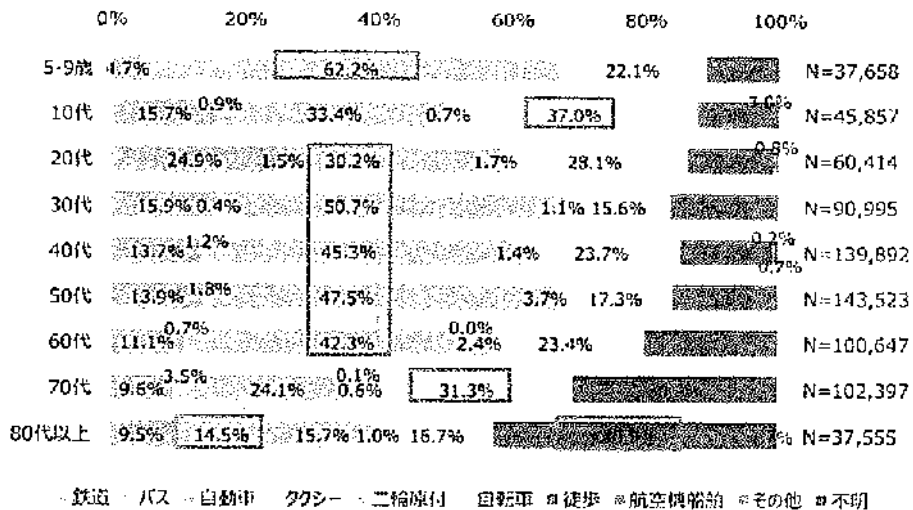
(2) 年齢別代表交通手段構成

- 年齢別の代表交通手段構成は、平日は、年齢層が低い 10 代以下や年齢層が高い 70 代以上で徒歩、自転車が高くなっており、20～50 代は鉄道が最も高くなっている。また、バスの構成比率は 80 代以上が最も高くなっている。
- 休日は、10 代を除き 60 代以下は自動車、10 代・70 代は自転車、80 代以上は徒歩が最も高くなっており、平日と同様にバスの構成比率は 80 代以上が最も高くなっている。

【平日】



【休日】



資料：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査

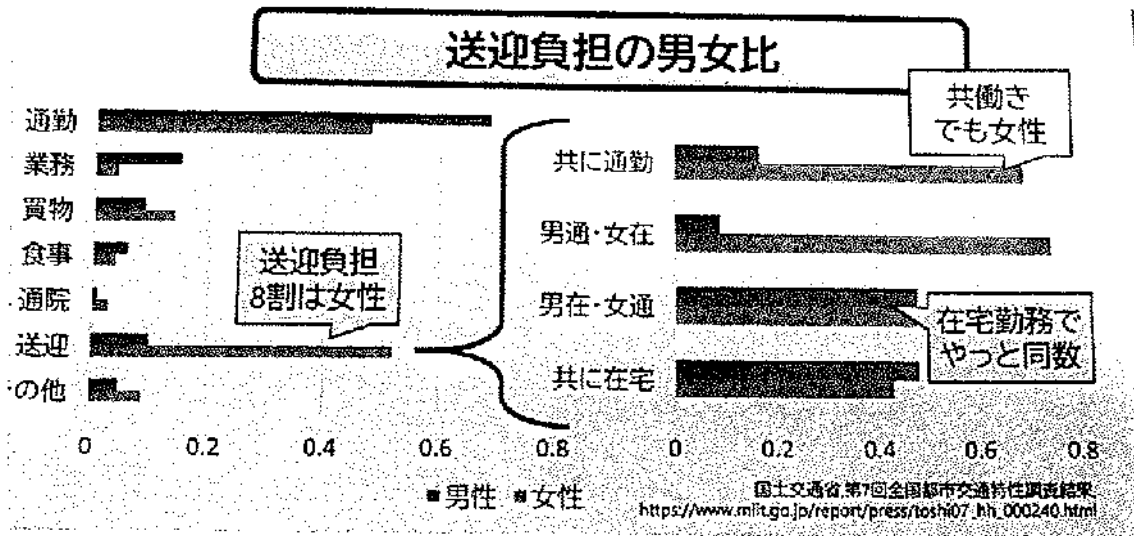
図 1.20 年齢別代表交通手段構成(令和 3 年(2021 年))

尼崎市では東西に 3 社の鉄道があり平坦な地形から自転車、徒歩での移動が多いですが、休日の自動車移動が多いのがわかります。

地方都市の日常生活の中の送迎の負担について

送迎される人は移動に困っていない

- ・ 家族の習い事や駅までの送迎
- ・ 義父母の通院の送迎



送迎する側

- ・ 子供の進学を機にフルタイムの仕事を辞めた
- ・ 通院で待ち時間を含めると半日以上つぶれる
- ・ 塾帰りの迎えがあるので残業できない

送迎される側

- ・ 気兼ねをするので外出機会を減らす
- ・ 親に負担をかけていると考えている子供は多い

移動の問題が家庭内の問題に隠されている

地域公共交通の負のスパイラル

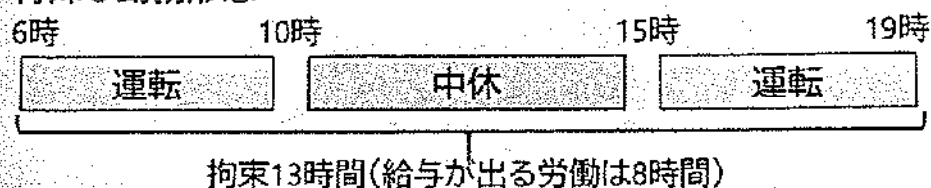
・利用者の減少	・収支の悪化
モータリゼーションの進行	車両費・燃料費の高騰
地方部での人口減少	運転手不足の深刻化
ICT 技術による需要の転換	求められるサービスの多様化
さらなる公共交通利用者の減少	サービス水準の低下 (減便、運賃値上)

バス運転士不足の実態と支援策

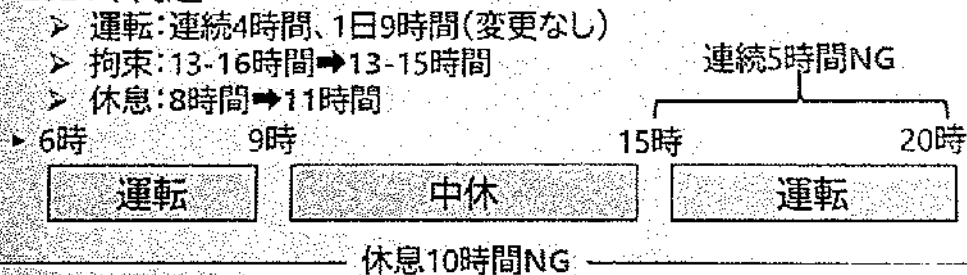
- 労働時間が長く、賃金が安い

	全産業		バス事業	
	2019年	2023年	2019年	2023年
平均年収	494万円	489万円	484万円	404万円
平均労働時間	2088時間	2112時間	2448時間	2232時間
平均年齢	43.4歳		53.0歳	

- 特殊な勤務形態



- 2024年問題



運転士確保の支援策

- ・自治体広報・WEB サイトなどで求人
- ・自治体主催の就職説明会

新たな予算が無くてもできる



- ・大型2種免許取得の補助
- ・営業所などの労働環境整備の補助
- ・移住支援に上乘せ（地元のバス会社に来てくれるなら）

予算はかかるが他地域と差別化

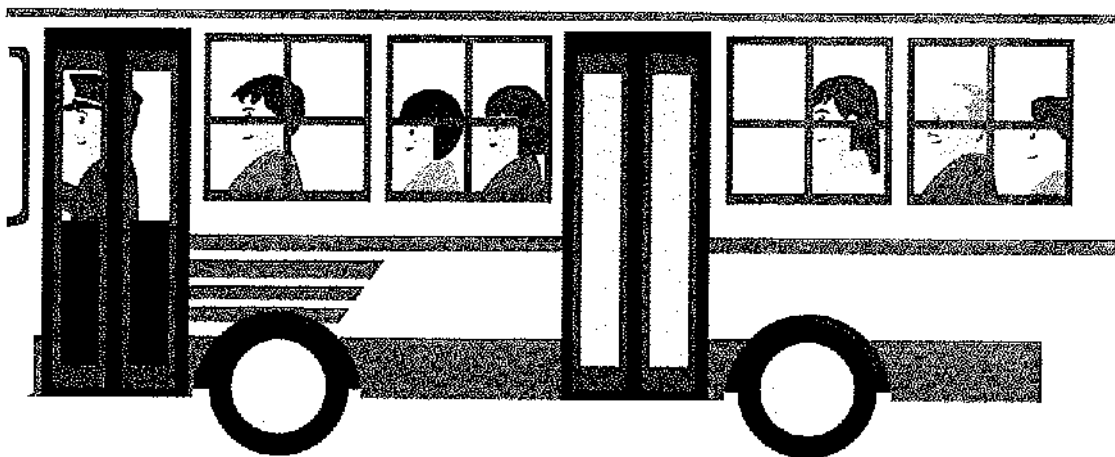


- ・退官自衛隊の受け入れ（弘前市など）
- ・スポーツチームの副業マッチング（三田市）

自治体だからできる他業種との連携



※自治体職員が2種免許を取得し兼業（福井県庁）これは美談にしてはいけない

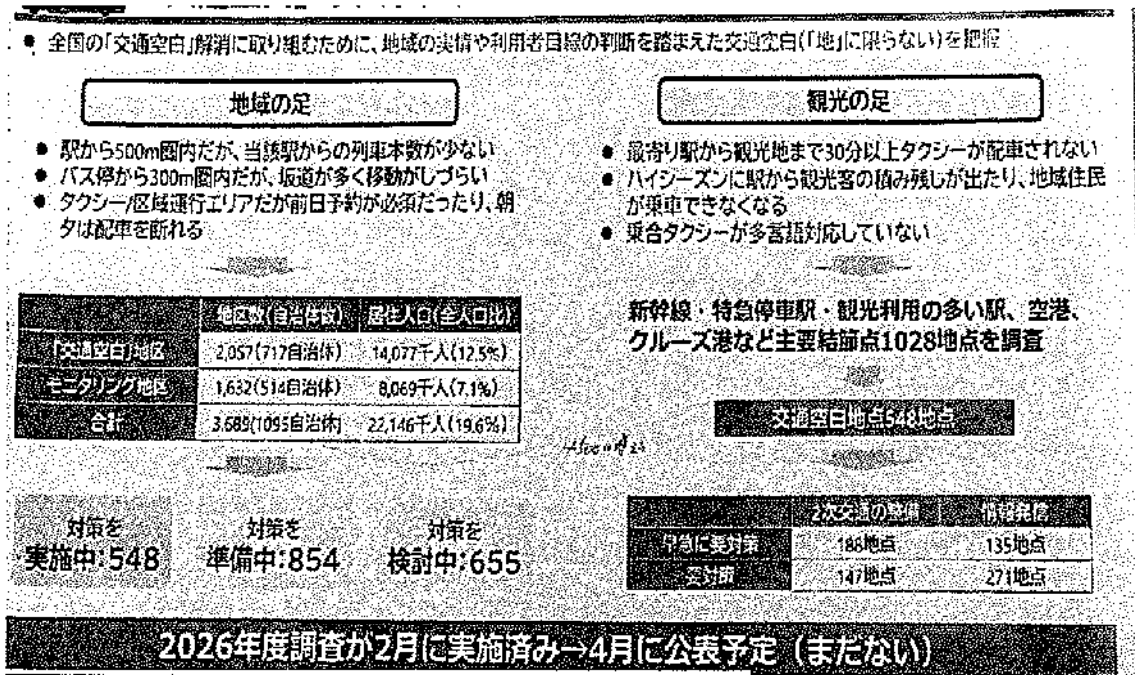


「公共交通空白地域」

定義はないが、自宅から最寄りの駅・バス停までに一定以上の距離がある地域

- ・バス停あってもダイヤがなければ「時間」空白
- ・タクシーが30分以内に配車されない地域

「交通空白」について国がアンケート（2025年4月）回答自治体数:1603



「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開（R7補正予算）

<p>「交通空白」解消タイプ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を調査から実証運行までトータルで支援 ● 補助率:500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3(上限1億円)、福祉等との連携は750万円定額 	<p>共同化・協業化促進タイプ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による共同化・協業化等も通じた連携の取組により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を調査から実証運行までトータルで支援 ● 補助率:1000万円まで定額、1000万円を超える部分は2/3(上限1億2000万円)
<p>地域交通DX推進タイプ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者・事業種の連携・協働により複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を支援 ● 補助率:地方公共団体の規模に応じて1/2~2/3(上限1億円)※人口10万人未満は500万円まで定額 	<p>モビリティ人材・組織育成タイプ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備に必要な企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う団体や人材の育成等を支援 ● 補助率:定額(上限3,000万円)

2次募集：6月13日～7月11日

「交通空白」解消に向けた導入支援はあるが、持続性の確保は自治体が担う

・地域公共交通の定義と役割

地域公共交通とは、地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

公共交通事業者等

- ・鉄道事業法による鉄道事業者
- ・軌道法による軌道経営者（路面電車）
 - ・道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者（バス）及び一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー）並びに自家用有償旅客運送者（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送するを除く）2020年法改正により追加
- ・自動車ターミナル法によるバスターミナル事業を営む者
- ・海上運送法に規定する一般旅客定期航路事業を営む者

- ・公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するもの

地域公共交通に求められる役割と価値

利用している人だけでなく、何かしらの理由で利用できない人も対象
 移動手段としての価値だけでなく、移動手段があることによって得られる価値

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
 高齢者、障害者、妊婦等の
 交通手段の確保

人の交流の活発化

観光客等の来訪者の利便性や
 地域内での回遊性の向上により
 人の交流を活発化

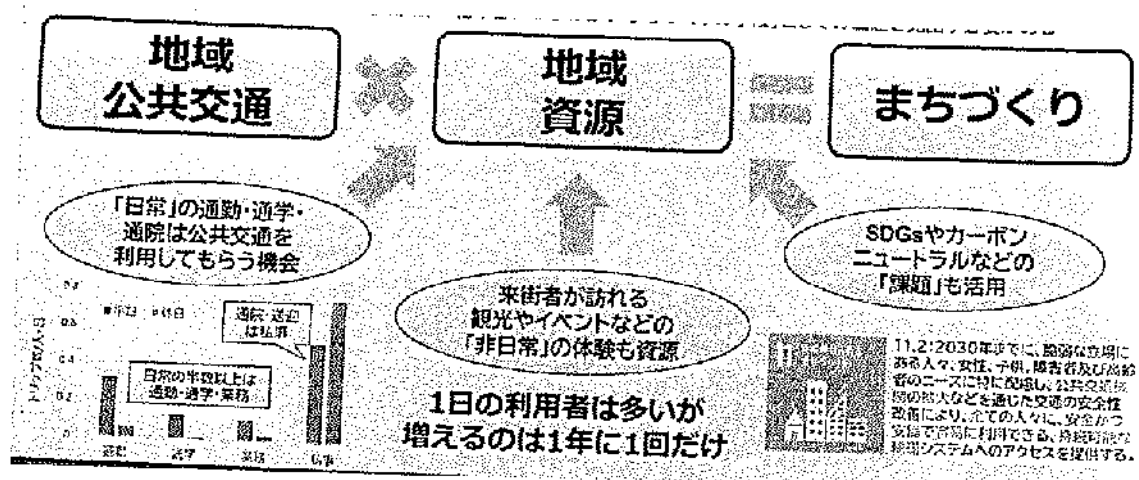
まちなぎわい創出や健康増進

外出機会の増加による
 にぎわいの創出や
 歩くことによる健康増進

コンパクトシティ+ネットワークの実現

都市機能を集約した拠点同士や
 拠点と居住地域を結ぶ
 交通手段の提供

地域公共交通はまちづくりの手段



- ・地域公共交通を交通事業者の内部補助を含む経営努力や、自治体からの赤字補填だけで維持することは困難となっている
- ・「移動手段」としての価値だけでなく、地域資源と組み合わせることで「まちづくりの手段」としての価値を見出す必要がある

交通空白と地域公共交通の役割②

地域公共交通活性化再生法の改正 2020年

地域公共交通計画作成の努力義務化

- ・持続可能のある旅客運送サービス提供の確保
- ・公共交通マーケティング手法の活用徹底
- ・自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送の地域の旅客運送サービスの総動員
- ・法定協議会のガバナンス強化
- ・定量的な目標設定と、実務状況の分析評価を明確化
都道府県と市町村の連携強化
- ・乗合バス等の運行費補助の運動化

地域公共交通利便増進事業の創設

- ・ハブ・アンド・スポーク型の交通ネットワーク再編
- ・等間隔運行、パターンダイヤなどのダイヤ設定
- ・交通モードを渡った定額制・通し運賃、ゾーン運賃
- ・路線バス、乗用タクシー、自家用有償旅客運送等の組み合わせ、需要に応じた車両のダウンサウジング
- ・定時定路線⇄デマンドの運行方法の最適化
- ・地域公共交通利便増進実施計画の作成にかかる手続きの柔軟化

共同経営等に係る独禁法の特例

- ・事業者間協議などの独禁法の適用（カルテル）除外
- ・運行回数・距離を勘案した収入調整（運賃プール）の許可

地域旅客運送サービス継続事業の創設

- ・鉄軌道や路線バスの維持が困難な場合に、地域の旅客運送サービス継続する仕組みを構築
- ・事業許可・廃止届の特例措置しスムーズな移行

独占禁止法の適用除外

● 乗合バス事業者が他の交通事業者(バスに限らない)と連携した取組により、経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供の維持するため、共同経営(カルテル)に関する独占禁止法の特例等を定める。

運賃・料金の設定

- 定額運賃、通し運賃等

共同・分担運行

- ハブ&スポーク型のネットワーク再編、中心部のループバス等

運行回数・時刻の設定

- 等間隔運行、パターンダイヤ等

● 共同経営の認可のプロセス

- 法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「協定」の締結と「共同経営計画」の作成を行い、国土交通大臣に申請
- 公正取引委員会と協議を行い、サービス提供の維持や利用者に不利益が生じる恐れがないか等の基準に適合するときに認可

地域旅客運送サービス継続事業の概要

● 路線バスの退出など地域公共交通の維持が困難な場合に、他の運行主体・運行形態への転換を地域旅客運送サービス継続実施計画に定め、自治体の公費により旅客運送サービスの継続を図る。

実施内容	継続事業のイメージ
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域旅客運送サービスの種別や運行形態 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 能勢式急行バス等への移行(縮小・変更) ➢ 自治体のコミュニティバスによる継続 ➢ フランチャイズ各/協賛による継続 ➢ 区域運行による継続 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 定時定路線からデマンド運行への転換 ➢ 民間利用客旅客運送による継続 ➢ 福祉バス、スクールバス、送迎サービスの活用 ● 地方公共団体による支援 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運行費に係る補助金や運行委託費の増額措置 ➢ 地域住民と連携した利用促進策 ● 実施期間・補助率 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バス退出(6か月前)に合わせて計画が必要 ➢ 原則5年・補助率1/2 ➢ 終了後にフィーダー補助への以降も可能 	<p>路線バスの廃止</p> <p>運行主体の転換</p> <p>運行形態の転換</p> <p>コミュニティバスでの継続</p> <p>デマンドタクシーでの継続</p>

活性化再生法から地域交通法へ 2023年

地域交通法（呼び方も変わりました）

<p>ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自治体または鉄道事業者からの要請に基づき、国が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援） ● 鉄道輸送の維持・高度化やバス等への転換により、利便性・持続可能性の向上を図る方策を検討し、再構築方針を作成 ● 「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論（JR各社は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて、提案する路線の適切な維持等に努めることが前提） ● 認定を受けた事業によりインフラ整備に取り組む自治体には、社会資本整備総合交付金により支援 	<p>バス・タクシー等の再構築に関する仕組みの創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通利便増進事業の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ● 自治体と交通事業者が、サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結し「エリア一括協定運行事業」を創設 ● 国は、複数年の支援総額を事前明示し、インフラ・車両整備(上下分離を含む)に対して予算面で支援 ● 道路運送高度化事業の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ● AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設 ● 社会資本整備総合交付金による支援に加え、鉄道・運輸機構の出・融資や固定資産税の特例措置により支援
<p>鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の関係者間の協議が調ったときは、届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。(乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済) ● 協議運賃の協議を整えるためには、地域公共交通会議とは別に運賃協議会を設置する必要がある。 	<p>地域の関係者の連携と協働の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。 ● 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

旅客輸送サービスの利便増進のための制度・予算を拡充

バス・タクシー等における交通DX・GXの推進

- 高齢化の進展やライフスタイルの変化による移動ニーズの多様化や2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、デジタル技術やデータの活用による交通DXによる効率化と車両電動化等による脱炭素社会に向けた交通GXの推進
- 道路運送高度化事業の拡充、社会資本整備総合交付金による予算措置や固定資産税の減免などの特例措置

AIオンデマンド交通

AIによるルート最適化
運行効率の向上

ICカード・キャッシュレス決済

乗降データ活用して
路線・ダイヤの効率化

EVバス・タクシー

車両単体の
脱炭素化

エネルギーマネジメントシステム

事業単位の
脱炭素化

地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）

- 地域公共交通計画及び立地適正化計画での他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を構築付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設設備等に関する地域の取組を支援

交付対象 地方公共団体（地方公共団体から補助を受けた民間事業者等も事業実施可能）

補助率 1/2

対象事業 地域公共交通特定事業の実施計画への認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設設備
※地域公共交通活性化地区に基づく、ローカル路線にある公共交通用施設やバス路線の再編等を行う事業実施計画

- 鉄道施設（駅施設、線路設備、信号保安設備等）の整備
- バス施設（停留所・乗降・営業所・バスロケーション施設・EV/CS関連施設（充電・蓄電・充電）等）の整備

※地域公共交通活性化地区が地方自治体の作成する社会資本整備推進計画において当該事業主体の20%を自己で負担し、残りの80%を国・地方公共団体の補助により実施するものとする。

補助要件

- (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定
地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の交付認定を受けていること
 ※申請については、申請書等をもって再構築協議会等において審査された地域公共交通再構築実施計画に係る路線が対象
- (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携
地方公共団体が作成する、まちづくり・観光等に関する計画（まちづくり・観光計画）において、まちづくり・観光における施策の一つとして、鉄道の活用・バスネットワークの活用が盛り込まれ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること
- (3) 事業の効果（実効性）を確保するための目標設定
① 利用者数・事業収支（国・地方公共団体の支出額の目標を設定すること
 ② 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用
- (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用
本事業に該当する施設設備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

国土交通省 令和5年度国土計画について <https://www.mlit.go.jp/rep04/pressContent/001579722.pdf>

2026年の法改正に向けて（交通政策審議会）

1. 共同化・協業化の推進

- ・供給力確保のため、交通事業者、施設送迎サービス、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要
- ・輸送資源をフル活用するため、地方公共団体が主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービス等と連携しサービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設
- ・船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、代替運行や船舶の貸渡しの協力を得る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設
- ・共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取組を協力を推進

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- ・地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員のノウハウの不足
- ・地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連携促進団体(仮称)」が、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案

3. 公共ライドシェアの実施主体

- ・広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加

4. データの利活用

- ・データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化

- ・地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化
- ・特に必要性が高い一定の場合に限って正当な理由がある場合を除き、要請に応じることを規定

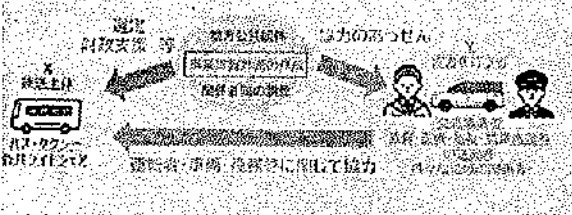
5. 法定協議会の運営

- ・交通事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行う
- ・法定協議会の議決方法について、関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会の議決を行うことを明確化

6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- ・地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮することを明確化

2026年法改正の概要(予定)

<h3>地域旅客運送サービスの持続可能性確保</h3> <ul style="list-style-type: none"> ● 運送主体とは異なる交通事業者や施設運送提供者の協力を自治体が斡旋し、複数の者が協力して運送を提供する自動車地域旅客運送サービス再構築事業を創設 ● 自治体が協力・連携を図るべき関係者として、学校、病院、福祉施設、商業施設等の送迎サービス(施設利用者用送迎サービス提供者)を追加し、事業実施への協力を努力義務化 ● 船舶検査に伴う運航の休止・減便の影響を回避するため、他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る海上運送利便確保事業を創設 	<h3>運携促進団体の活動推進</h3> <ul style="list-style-type: none"> ● 供給力確保のため、交通事業者、施設送迎サービス、自治体の共同化・協業化を推進 ● 地域の関係者相互間の連携促進を行う企業・団体を運携促進団体と位置づけ、法定協議会への参画や地域公共交通計画の提案権を措置 <h3>モビリティデータの利活用</h3> <ul style="list-style-type: none"> ● 法定計画(特定事業を含む)策定時に、正当な理由がある場合を除き、交通事業者の情報提供の義務義務 ● 7月に運用ガイドライン(営業情報の保護や対応の設定) <h3>地方債・出融資の拡充(その他)</h3> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車地域旅客運送サービス再構築事業において(独)鉄道・運輸機構による出融資を措置 ● 民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して、自治体が支援する場合でも地方債を起債特例
<p>輸送資源のフル活用(法改正前もできていた)を促進するために特定事業を創設</p>	

ライドシェアと自動運転の基礎と課題

※ライドシェアも自動運転もすでにあります

道路運送法による分類

道路運送法による分類		デマンド交通 11人以上はバス、10人以下はタクシー	
区分	運行主体	制約等	道路運送法上の扱い
有償	路線バス・高速バス コミバス・乗合タクシー	一般乗合旅客自動車 運送事業	路線定期運行 路線不定期運行 区域運行
	車家用 白ナンバー 交通事業者	制限なし 従来の 公共交通	タクシー 貸切バス
	市町村 NPO 自治会 など	法改正で 広がった 公共交通	一般乗用旅客自動車 運送事業 一般貸切旅客自動車 運送事業
無償	自家用 白ナンバー	登録した会員 制限なし	自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)
	タクシー 事業者	登録した会員 制限なし	交通空白地域有償運送 ライドシェアは2つある 福祉有償運送 日本版ライドシェア
	市町村 NPOなど	地域住民 住民等	輸送資源のフル活用 互助輸送・ 許可登録を 要しない運送

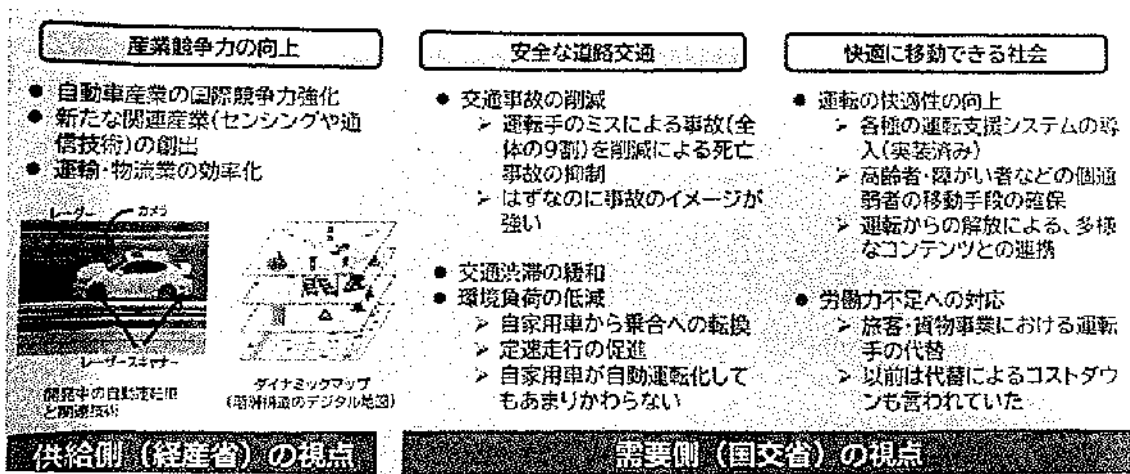
自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入

導入の背景
<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの撤退が進み生活交通の確保が困難。高齢化の進展により個別運送サービスへの需要が急増 ● 「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に、自家用車による有償運送を例外的に許可 ● ニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化(2006年時点で2138団体)
自家用有償旅客運送制度の創設(2006年道路運送法改正)
<ul style="list-style-type: none"> ● 過疎地域や福祉といった地域住民の生活維持に必要な輸送がバス・タクシーにより提供されない場合に、市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できる制度を創設 ● 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(受取る対価の提示義務等)により、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進
実態に合わせた法改正・適応(2015年、2020年、2024年)
<ul style="list-style-type: none"> ● 過疎地有償運送・市町村有償運送→公共交通空白地域有償運送→交通空白地域有償に名称を統一 ● 日本版ライドシェアとの対比として、公共ライドシェア・自治体ライドシェアなどの用語が登場 ● NPO等→地域団体(自治会や町内会)、法人格を有しない権利能力なき社団(ボランティア団体など)も許可 ● 住民等、登録した会員→地域外からの来訪者の乗車も可能 ● タクシーが不足する場合に共同輸送(配車)、運賃の差額分を利用促進や人材確保などのサービス維持に活用 ● 法定協議会で2か月以上協議が調わない場合は、協議内容を尊重しつつ、首長の判断により実施可能

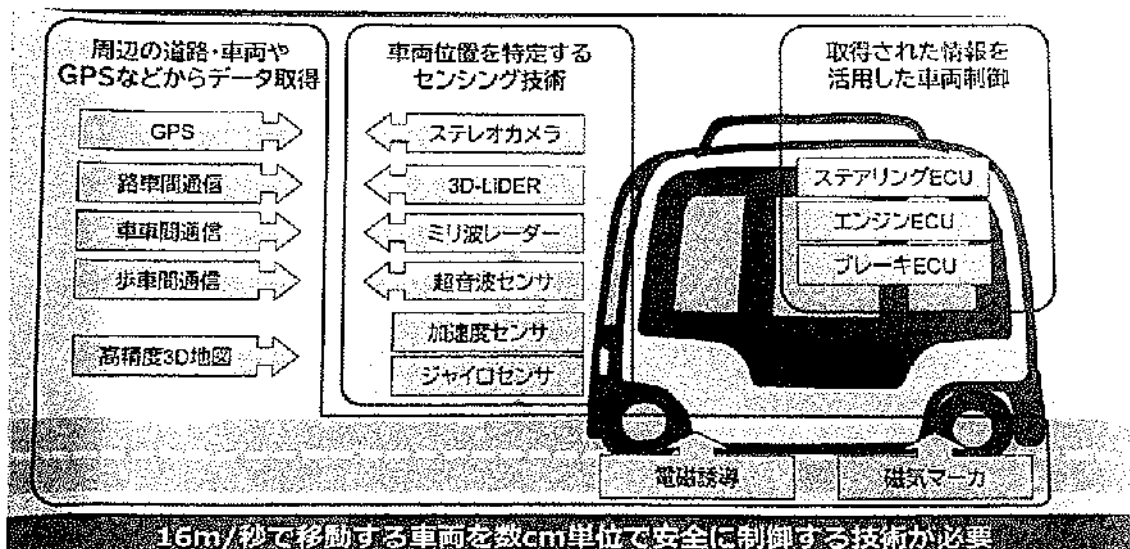
自動運転(による旅客事業)の現在地

自動運転の意義

- ・ 基幹産業である自動車産業は、Connected(コネクテッド)、Autonomous(自動運転)、Shared & Services(シェアリング・サービス)、Electric(電動化)などの産業構造を大きく変える可能性のある変化に直面
- ・ 人口減少・高齢化に対応した多様なしゃかいを維持するために、安全かつ快適な移動環境の確保が必要

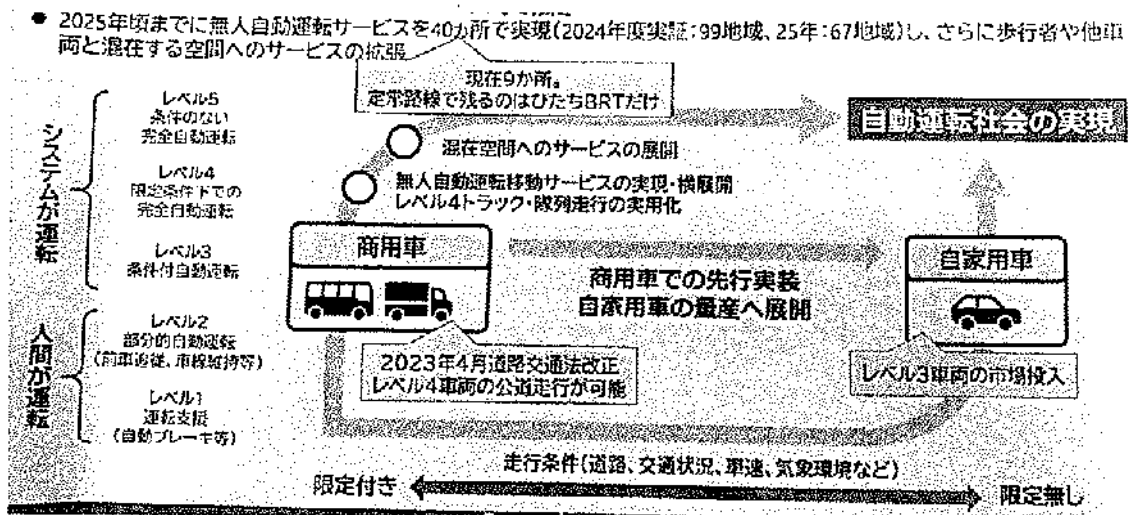


自動運転を構成する要素

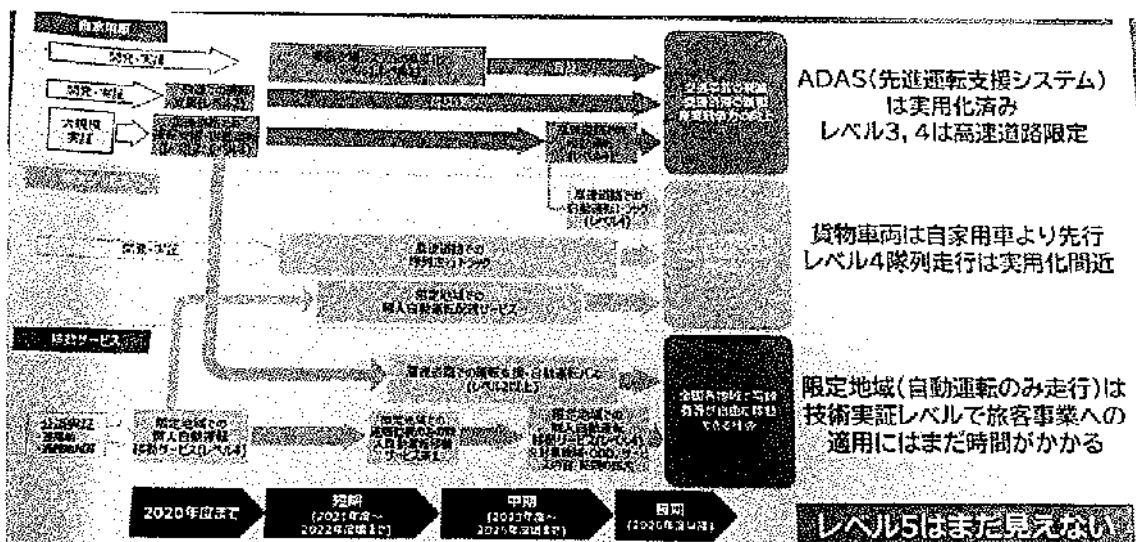


自動運転の社会実装に向けた取組

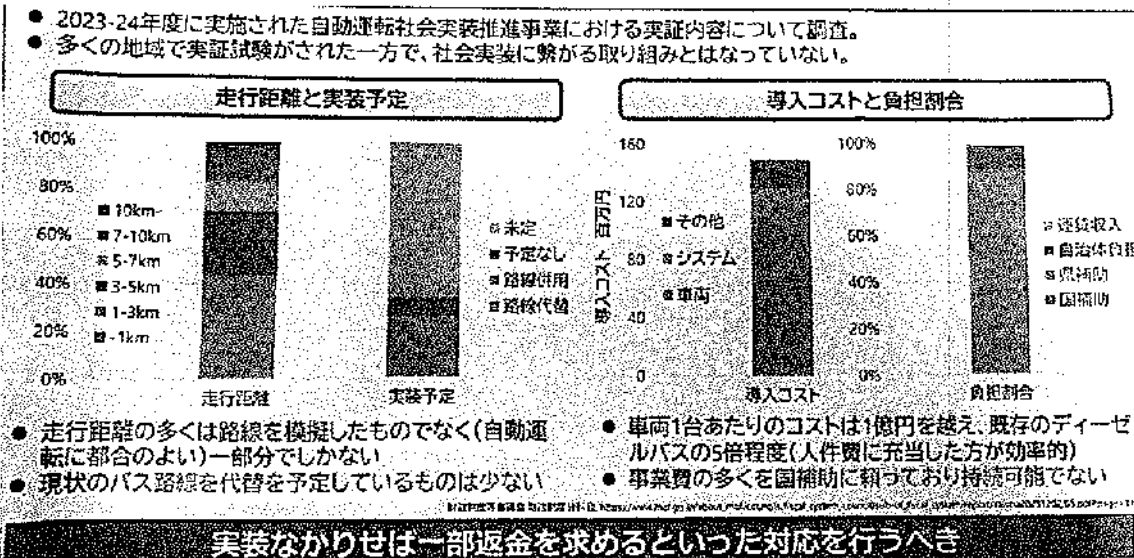
・安全自動運転(レベル5)までの課題解決のために、高速道路などの走行条件の絞り込みが容易な商用車から、レベル4を先行実装するべく「RoAD to the L4プロジェクト」を推進



自動運転技術の実用化に向けたロードマップ



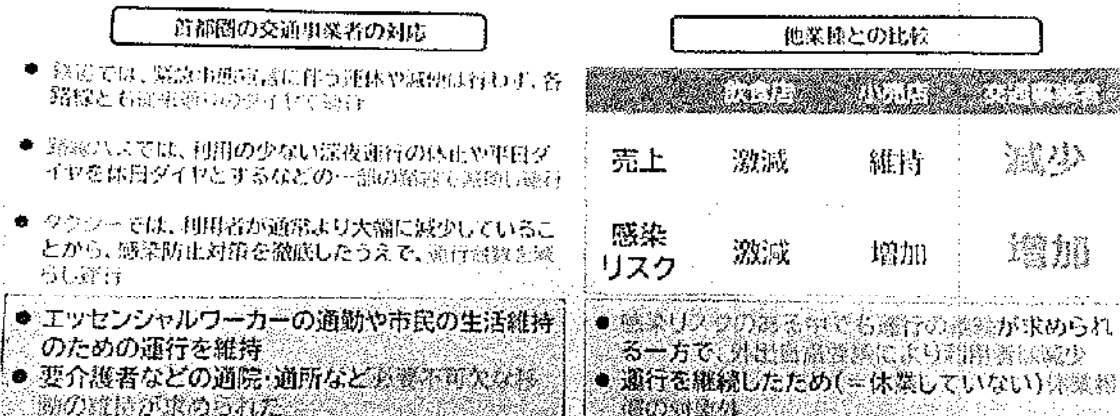
自動運転社会実装推進事業の実態



交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資

※公共交通や物流については「必要な機能を維持することが求められる」

コロナ禍の公共交通の維持



題(労働時間の制限)により、お金(補助)・車両があっても運行することができない。

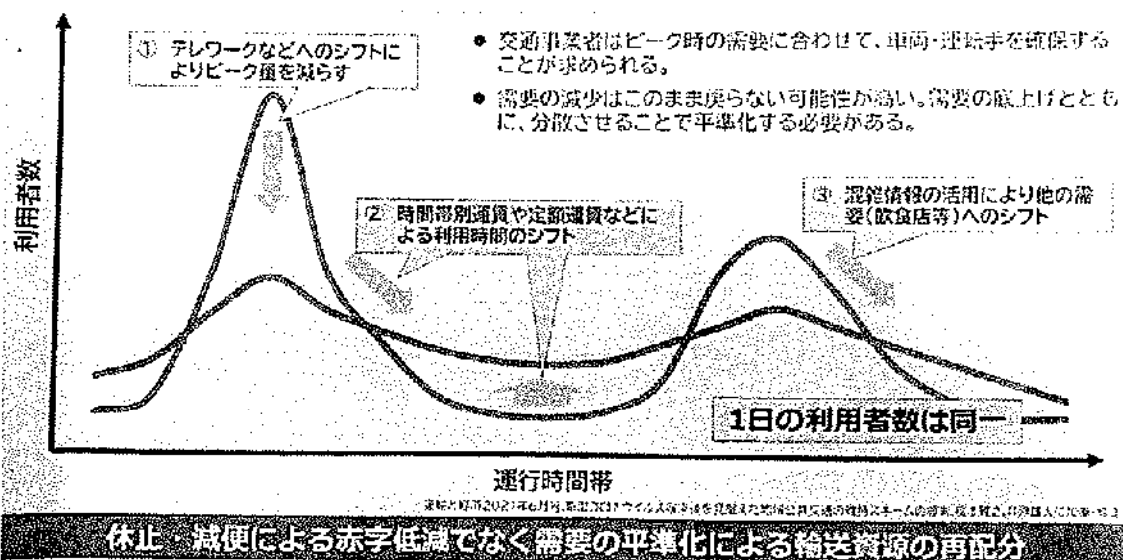
【目に見えない崩壊も始まっている】

地域の大手バス事業者でも、これまで内部補助で支えられていた不採算路線の撤退。これまでの補助対象となっていなかった自主運行路線こそ危険。

大手私鉄においても、需要が戻らないことを前提としたダイヤ改正を実施。

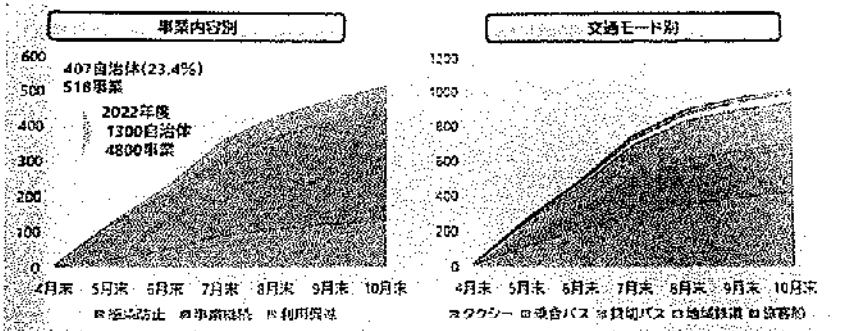
従来通りの赤字補填や利用促進だけで乗り越えることは困難。

公共交通維持のための3つのシフト

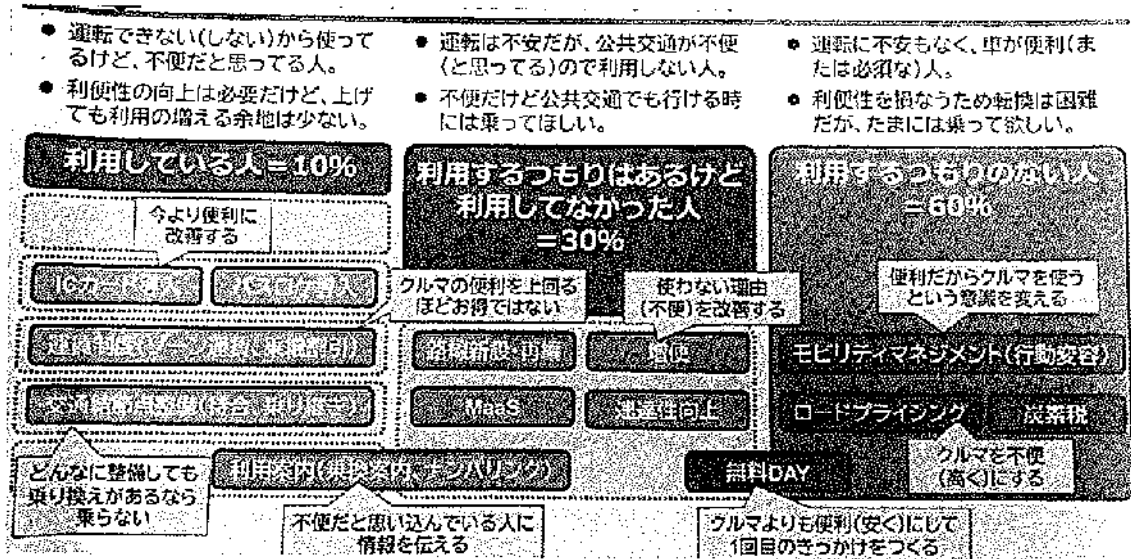


交通事業者への支援と利用促進

- 当初は感染防止の補助が多かったが、徐々に事業維持や利用促進への補助に転換し、積極的な支援を行っている。
- 国は公共交通(？)となりかねないタクシーや乗合バスなど生活の場への支援が多い。
- 福祉輸送や高速バスなどを「対象外」とした一方で、地域鉄道など地域間幹線バスなど国が関与した路線網による広域支援の事例もある。



事業の対象(効果が期待される人)の把握

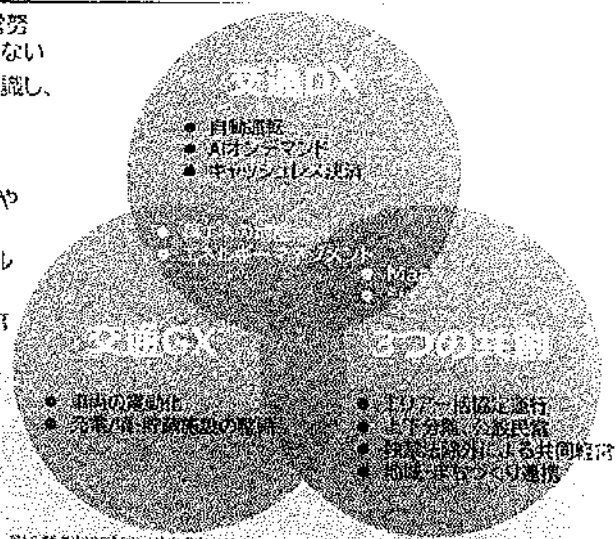


地域公共交通のリ・デザインと データ活用によるアップデート

地域公共交通の再構築(リ・デザイン)

- 地域公共交通の需要減少は交通事業者の経営努力や自治体からの赤字補填だけでは維持できない
- 地域を守る基盤的リービースである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要
- 自動運転やMaaSなどのデジタル技術の実装やデータの活用による「交通DX」
- 車両電動化や再エネの地産地消を含めたエネルギーマネジメントによる「交通GX」
- 関係者との連携と協働による①官民、②交通事業者間、③他分野との「3つの共創」

利便性・持続性・生産性を高め
地域公共交通の再構築(リ・デザイン)を推進



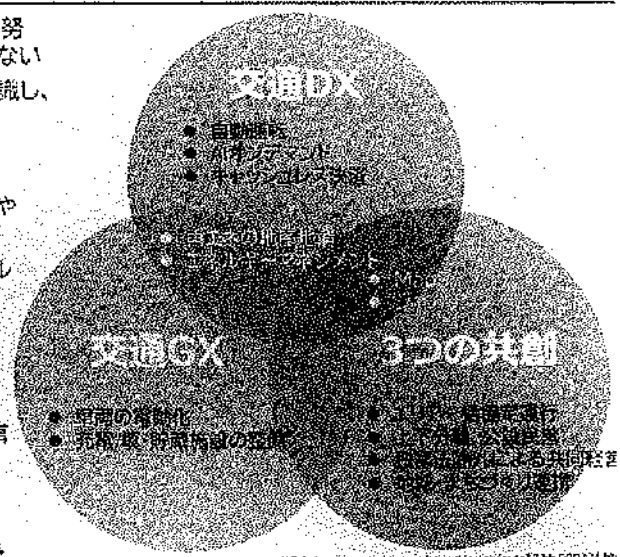
- 地域公共交通の需要減少は交通事業者の経営努力や自治体からの赤字補填だけでは維持できない
- 地域を守る基盤的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要

- 自動運転やMaaSなどのデジタル技術の実装やデータの活用による「交通DX」
- 車両電動化や再エネの地産地消を含めたエネルギーマネジメントによる「交通GX」

**今ある公共交通の
利便性・生産性を高める技術**

- 関係者との連携と協働による①官民、②交通事業者間、③他分野との「3つの共創」

**多様な立場の参画により
公共交通の持続性を高める仕組み**



交通空白と地域公共交通の役割について学ぶにあたり、地方都市の人口と高齢化の現状についてグラフが示され、全国と5万人以下の市町村との比較から全国的には高齢化率は2020年から2050年までの間に7.9%増え全体では17.0%減。5万人以下の市町村では、高齢化率18.4%減、全体では36.6%減。2050年辺りから高齢者の数は減ってくるとわかりました。

今後、高齢化率が上昇するだけでなく人口そのものが減ることがやはり問題です。

これを踏まえて、高齢者の免許保有と免許返納数の現状や人々の移動手段から地域公共交通の負のズパイラル、利用者の減少や物価高騰、運転手不足など地域の特性に合わせて公共交通空白地域の設定をすること、地域の足や観光の足としての問題点や課題をあぶりだして解消に向けて何が求められるのかを検証してそれぞれの役割や地域公共交通の定義についても学びました。

また、地域交通法があり一部改正されたこと地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)など活用のための対象事業や補助条件なども幅広く学ぶことができました。

当たり前だと思っていた地域の足が突然消滅となる、国や自治体からの継続的、大規模な支援や関わり方、見直しが不可欠であると感じました。